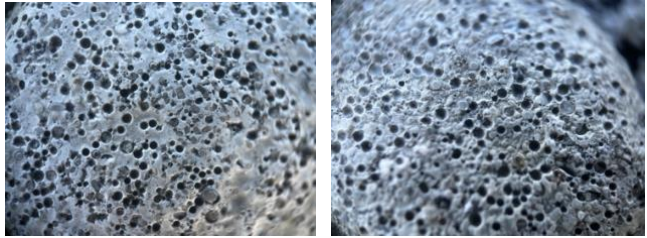



ДОКЛАД

Относно: Извършена проверка на ограничителните системи в обхвата на АМ „Тракия“ между км 160+000 до км 208+000 и установени нередности

Във връзка с продължаващо изследване на състоянието на ремонтирания участък на АМ „Тракия“ между км 160+000 до км 208+000, екип на „Европейски център за транспортни политики“ съвместно с „БТВ Медия Груп“, се извърши поредна проверка на 31.01.2022 г. на състоянието на пътната маркировка и ограничителните системи за пътища (еластични огради, мантители). Беше установено следното:

Пътно маркировка: въпреки всички подавани от нас над 20 сигнала до момента не са предприети никакви мерки по отстраняване на дефектите констатирани от нас веднага след полагането на маркировката. На места се наблюдава загуба на светлоотразителни перли до над 70%, а коефициентът на обратно светлотражение е в пъти под минималната норма.

	
<p>Пример за състоянието на светлоотразителните перли в участъка между км 160+000 до км 180+000, южно платно – посока гр. Бургас</p>	<p>Измерване с рефлектотометър на светлоотразителността на пътната маркировка</p>

След измерване на светлоотразителните показатели на пътната маркировка със специализирано оборудване (рефлектотометър), установихме, че има разминавания спрямо минималните изисквания заложи в чл. 7 на Наредба №2 на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътна маркировка. При вземане на контролни проби се установи, че коефициентът, който в края на експлоатационния период трябва да е мин. $Ri \geq 160 \text{ (mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}\text{)}$, а в началото мин. $Ri \geq 300 \text{ (mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}\text{)}$, на места $Ri = 80/85 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$ едва осем месеца след полагането на маркировката. При коефициента Qd за дневна видимост на пътната маркировка също се отчетоха значителни разминавания спрямо минимално допустимите граници. Съгласно изискванията заложи в Наредба №2, то в началото на експлоатационния период мин. $Qd \geq 160 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$, а в края на експлоатационния период $Qd \geq 130 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$. При извършеното от нас измерване се установи, че коефициентът в определени участъци варира от $Qd = 108$ до $Qd = 112$ или значително под минималната норма в края на експлоатационния период. Припомняме, че това е пътна маркировка, която е положена през месец май 2021 г. и не би следвало тя вече да е в края на експлоатационния период.

Беше констатирано също така, че в целия 40 км участък е крайните линии и единичната прекъсната линия са изпълнени като релефна шумна маркировка в противоречие на чл. 20а от наредба №2 от 2001 г. на МРРБ за сигнализирането на

пътищата с пътна маркировка. Също така пътната маркировка е в нарушение на „Указанията за Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините във връзка с изменения и допълнения през 2015 г., 2016 г. и до 01.06.2017 г. на наредби, свързани с организирането на движението по пътищата и улиците“ на МРРБ, МВР и МТИТС. В този документ в т. 8 и на фиг. III.5. надлъжна релефна шумна маркировка е указано, че крайната лява и единичната прекъсната линия на автомагистрала не може да се изпълняват като надлъжна релефна шумна маркировка. В запитване на ЕЦП до АПИ по реда на ЗДОИ от страна на Агенцията беше изказано твърдението, че това не е шумна маркировка, а е „структура“, който отговор на практика противоречи на указанието на МРРБ, МВР и МТИТС.

Указания за Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините във връзка с изменения и допълнения през 2015 г., 2016 и до 01.06.2017 г. на наредби, свързани с организирането на движението по пътищата и улиците



Фиг. III.5. Надлъжна релефна шумна пътна маркировка

Ограничителни системи за пътища: Монтираните ОСП на АМ „Тракия“ в участъка от км 160+000 до км 208+000 са с поставени на тях други средства за сигнализиране тип С14.1 с грешен тип светоотразяващо фолио. Изискванията към тези елементи да регламентирани в Наредба №18 от 2001 г. на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътни знаци. Допълнителните елементи трябва да покриват изискванията за светлоотразителност на чл. 8, ал. 2 и Приложение №10 към Наредбата. Там е поставено изискване за това минималните характеристики за видимост на пътните знаци и другите средства за сигнализация (каквито са елементите С14.1) в зависимост от класа на пътя и улицата от мястото на поставяне да отговарят на следното изискване за автомагистрала: място на поставяне отдясно/отляво, клас на светоотразяващата повърхност на пътния знак и на другите средства за сигнализиране едновременно R3A и R3B (R3A и R3B означава фолио с вградени стъклени микропризми с обратно отразяваща структура от клас R3A и R3B съгласно СUAP 01.06/04). По време на проверката се констатира, че светлоотразителните елементи С14.1 са фолио клас RA2, което противоречи на изискванията на Наредба 18.



При проверката се установи, че са поставени елементи C14.1 със светлоотразително фолио RA2 вместо R3A и R3B.



Съществен проблем представлява и нарушаването на изискванията на чл. 8, ал. 2 от Наредба №18 от 2001 г. на МРРБ за сигнализирането на пътищата с пътни знаци и по отношение на елементите наподобяващи пътен знак (направляваща стрелка С6.1) на терминалите и буферите. В ремонтирания участък всички подобни елементи са с най-ниския клас на светлоотразителност RA1. Това създава редица опасности поради това, че този клас фолио се вижда при V 140 км/ч на разстояние от около 100 m преди препятствието. В същото време при V над 90 км/ч то разстояние е мин. 250 m. Фолиата от първи клас са неподходящи за монтаж на автомагистралаи.



Видно от структурата на фолиото, както и от поставения печат на производителя е, че то е най-ниският първи клас.

Поставянето на толкова нисък клас на светлоотразително фолио на място където трябва да се заобиколи препятствие е опасно. Често пъти по този начин водачите забелязват твърде късно самото препятствие и нямат нужното време, за да предприемат действие за избягването му.



През август 2021 г. ЕЦТП отправи въпрос по реда на ЗДОИ до АПИ с искане за това да се обясни защо на автомагистралаи има поставен елемент наподобяващ пътен знак с клас на светлоотразителност RA1. Беше ни отговорено, че това не е знак и няма изисквания към този елемент за класа на светлоотразителност. В тази връзка припомняме, че съгласно чл. 4 от Наредба № за сигнализирането на пътищата с пътни знаци „в обхвата на пътя не се допуска да се поставят рекламни и други видове материали с форма и цвят, които наподобяват пътните знаци или другите средства за сигнализиране на пътищата или пречат за тяхното възприемане“. Не приемаме отговора на АПИ, че щом този елемент не е регламентиран в наредбата то той не следва да отговаря на минималните изисквания за светлоотразителност. Ако този елемент не е част

от Наредба № 18 то следователно не може да се поставя в обхвата на пътя, както е записано и в чл. 4 защото тогава това е друг вид материал с форма и цвят наподобяващ пътен знак, следователно създава опасност за движението и е предпоставка за ПТП.

Настоящият доклад е изпратен до министъра на регионалното развитие и благоустройството, като се настоява да бъдат взети мерки за отстраняването на констатираните дефекти и дефицити.

Екип на ЕЦП